Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 107

ДО СВИДАНИЯ, ВАЗ!
ЗДРАВСТВУЙ,
«ШЕВРОЛЕ»!

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00107
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 107, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, город Москва, улица Золотая, дом 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 900 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 14.08.2020.
Дата выхода в свет: 05.11.2020.

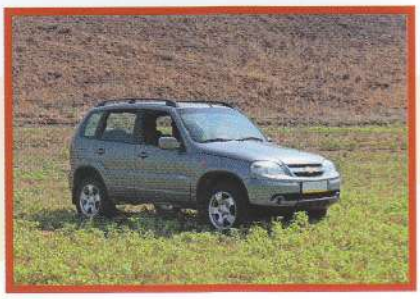
Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © Юлия Ухина/Фотобанк Лори, (внизу) © Алексей Гусев/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © ИТАР-ТАСС/Владимир Зинин, (в середине) © Юлия Ухина/Фотобанк Лори, (внизу) © Serjant372/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © ИТАР-ТАСС/Владимир Зинин, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори ; 9 © baku13/Wikimedia Commons; 10 (слева) © Валерий Христофоров/ТАСС, (справа вверху) ©Triple-green/Wikimedia Commons, (внизу) ©Huhu/Wikimedia Commons; 11 © (вверху) Lissák Tivadar/Wikimedia Commons, (в середине) © Willi Ude/Wikimedia Commons, (внизу) © Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка внутренней панели правой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6



До свидания, ВАЗ! Здравствуй, «Шевроле»!

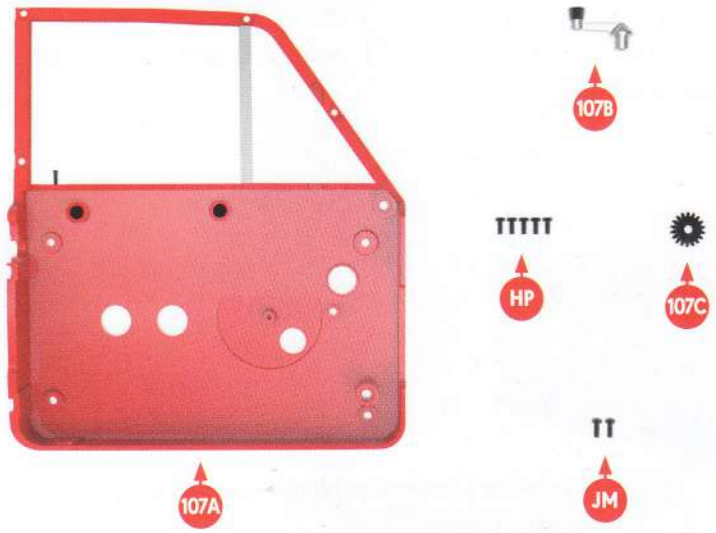
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Крупп-Протце»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

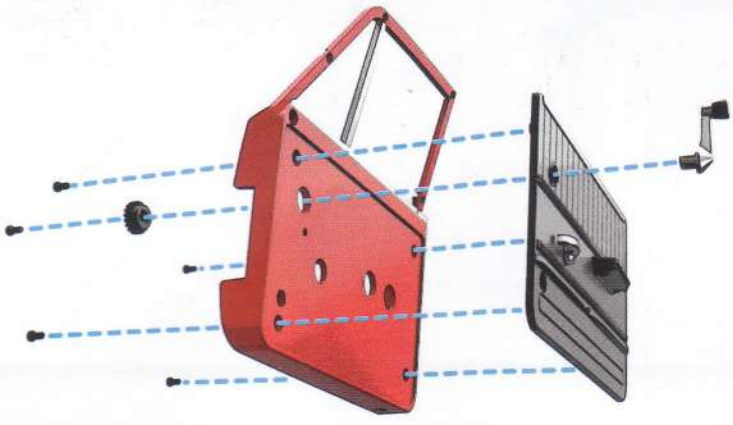
Сборка внутренней панели правой передней двери

Используйте для сборки внутренней панели правой передней двери вашей модели ВАЗ-2101 детали, полученные с этим номером, и обивку правой передней двери 105А.

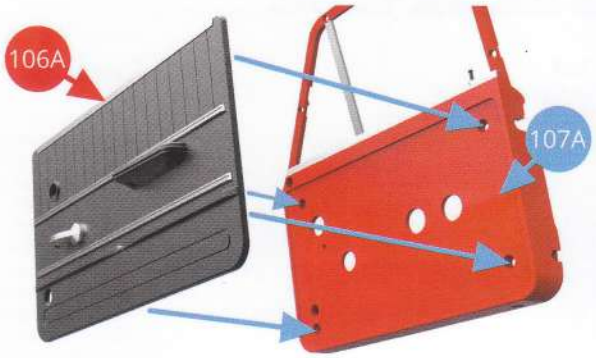


- 107A Внутренняя панель правой передней двери
- 107B Ручка стеклоподъемника
- 107C Шестеренка
- HP Винт М1,7 × 3,5 мм (5 шт.)
- JM Винт М1,7 × 4,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

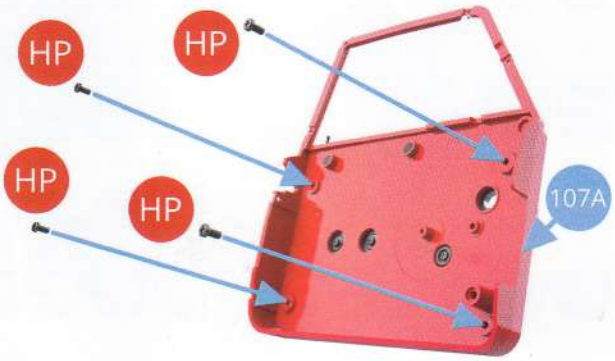


1



Приложите обивку правой передней двери 106A к внутренней панели правой передней двери 107A.

2

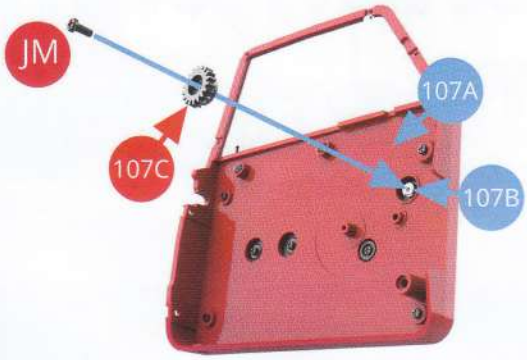


Закрепите обивку правой передней двери 106A с обратной стороны внутренней панели правой передней двери 107A четырьмя винтами HP.

3

Приложите ручку стеклоподъемника 107B к обивке правой передней двери 106A.

4



Закрепите ручку стеклоподъемника 107B на обивке правой передней двери 106A с обратной стороны внутренней панели правой передней двери 107A винтом JM через шестеренку 107C.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

До свидания, ВАЗ! Здравствуй, «Шевроле»!

Мелкосерийная сборка автомобиля ВАЗ-2123 началась в цехах Опытно-промышленного производства (ОПП) ВАЗа в 1999 году. Обычно понятия «ручная сборка» и «высокое качество» соседствуют, но не в случае с новым внедорожником.

Автомобиль «Шевроле Нива» едет по руслу реки. 2008 год.

Сборка в ОПП велась по так называемой обходной технологии, или, как это принято называть, – «на коленке». Высокого качества при такой сборке быть не могло. Денег же на организацию нормального серийного производства у завода не было – все планы похоронил дефолт 1998 года. Срочно нужен был спонсор.

Те же и «Дженерал Моторс»

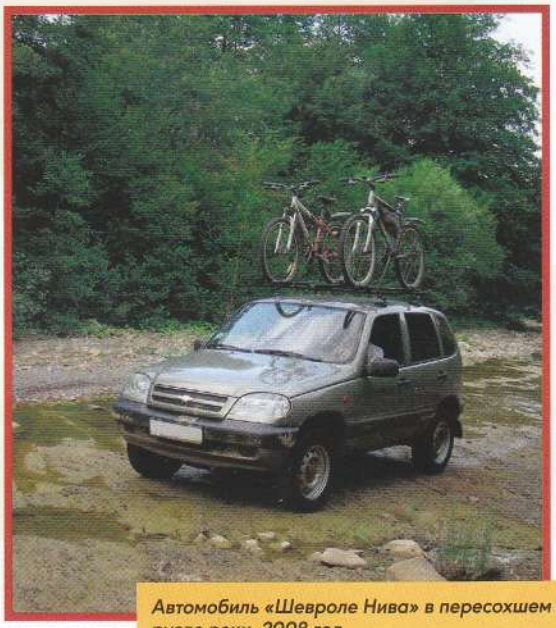
Переговоры о сотрудничестве с ведущими иностранными автомобильными фирмами, в том числе и с «Дженерал Моторс» (General Motors), велись руководством АвтоВАЗа еще до дефолта. Продолжились они и позже. Когда представители «Дженерал Моторс», продолжая переговоры о возможном сотрудничестве с АвтоВАЗом, ознакомились с автомобилем ВАЗ-2123, они дали ему хорошую оценку. Итальянские специалисты также оценили автомобиль, приезжали эксперты одной из английских фирм. Машина понравилась и получила достаточно высокую оценку. Однако конкретные предложения о возможном создании совместного предприятия прозвучали только от представителей «Дженерал Моторс».

Автомобиль «Шевроле Нива» часто использовался для загородных прогулок. 2014 год.

«Шевроле Нива» и «Нива» во всех вариантах комплектаций в торговом зале автосалона «Авто-1» совместного предприятия «GM-АвтоВАЗ». 2005 год.

Как машину назовешь...

Покупая кроме самого автомобиля еще и его название, руководство «Дженерал Моторс», видимо, хотело поэксплуатировать раскрученный бренд. Но не вышло. Ни «Нивой», ни новой «Нивой» никто эту машину не называл! «Шнива», «Шнява», «Шнюша», «Шевинива», «Шевронива»... Каких только неблагозвучных прозвищ не заработал этот автомобиль! Может быть, стоило подумать и дать новой модели оригинальное название?



Автомобиль «Шевроле Нива» в пересохшем русле реки. 2008 год.

Генеральное соглашение между «Дженерал Моторс» и АвтоВАЗом (с привлечением кредитного финансирования Европейского банка реконструкции и развития) было заключено в июне 2001 года. К этому можно относиться двояко, ведь у каждой из сторон были свои интересы. Вот мнение бывшего главного конструктора ВАЗа Г. Мирзоева: «Подводя итоги, скажем, что на 23-й удалось подчистить все недостатки прежней "Нивы". Мы сотворили своеобразное чудо – на старых агрегатах сделали новый автомобиль.

Он практически лишен недостатков "Нивы", но сумел сохранить все ее достоинства и преимущества.

Налицо заметная эволюция в концепции российского внедорожника, который стал намного лучше предшественника.

Если бы мы выбросили ее тогда на рынок, был бы второй бум. Этого не получилось, к сожалению, из-за совместного предприятия.

GM просто проглатывает конкурентов. Так было с "Витарой" (фирма «Судзуки» сейчас принадлежит GM), так было с нами.

Наша новая "Нива" была бы явно дешевле "Витары"».

Автомобиль «Шевроле Нива» преодолевает заснеженный склон. Современная фотография.

«Шевроле Нива» демонстрируется в торговом зале автосалона «Авто-1». 2005 год.

В 2002 году для серийного производства модели совместно с компанией «Дженерал Моторс» было создано предприятие «GM-АвтоВАЗ». При этом совместному предприятию были переданы не только лицензия на модель ВАЗ-2123, но и права на бренд Niva («Нива»). При этом оригинальная «Нива» стала с 2006 года называться LADA 4 × 4.

Долгожданная серия

В 2002–2003 годах СП «GM-АвтоВАЗ» построило в Тольятти цеха для окраски кузовов и сборки автомобилей. Вообще же было проведено четкое разграничение: что делает и поставляет для СП АвтоВАЗ, а что – «Дженерал Моторс». Вклады в уставной капитал СП со стороны ВАЗа и GM были одинаковыми. За СП были окончательная сварка кузова, окраска и сборочный конвейер. В 2002 году ВАЗ-2123, получивший новую облицовку радиатора с золотистым крестом, более 1700 мелких изменений в конструкции и новое имя «Шевроле Нива» (Chevrolet Niva), встал, наконец, на конвейер.

«Шевроле Нива» выпускалась в двух основных комплектациях: L и GLS. Исполнение GLS по комплектации превосходило исполнение L из-за отделки салона искусственной кожей, литых 16-дюймовых дисков колес, аудиоподготовки, алюминиевого кронштейна запасного колеса, который позволял вешать его «лицом», изотермических тонированных стекол, противотуманных фар, обогрева передних сидений и т. д. Имелись также варианты комплектаций LC и GLC, соответственно, аналогичные комплектациям L и GLS, но оснащавшиеся кондиционером.

С 2004 года все без исключения комплектации включают в себя аудиоподготовку, электроуправление и подогрев наружных зеркал.

Автомобиль на 98 % состоял из комплектующих российского производства, а от зарубежных производителей получал сцепление, главный тормозной цилиндр, ГУР от фирмы ZF, решетку радиатора, пластик и тканевые материалы салона.

В 2006 году была выпущена первая партия автомобилей «Шевроле Нива» FAM-1, предназначенная для экспорта. Автомобиль получил индекс ВАЗ-21236 и выпускался в единственной комплектации GLX, оснащавшейся двигателем Opel Z18XE (1,8 л, 122 л. с.) и 5-ступенчатой механической коробкой передач Aisin AG5 (от «Судзуки Гранд Витара»), новой раздаточной коробкой в едином блоке с коробкой передач.

Кроме того, автомобиль комплектовался системой АБС фирмы «Бош» (Bosch) (для которой пришлось изменить конструкцию заднего моста и ступиц передних колес), 10-дюймовым вакуумным усилителем тормозов, приводными валами турецкого производства со ШРУСами в сочленениях, кондиционером, подушками безопасности водителя и переднего пассажира, регулируемым по высоте сиденьем водителя и преднатяжителями ремней безопасности.

Однако с экспортом что-то не срослось и автомобиль поступил на внутренний рынок, где из-за своей цены не пользовался спросом. В конце апреля 2008 года модификация «Шевроле Нива» FAM-1 была снята с производства. За два года было изготовлено и продано всего около тысячи таких автомобилей.

«Шевроле Нива» во время трофи-рейда «23 часа Нуримана». 2010 год.

«Крупп-Протце»

Небольшая автомобильная фирма «Крупп» (Krupp), входившая в состав крупнейшего в Германии сталелитейного и машиностроительного концерна, начала выпуск грузовых автомобилей в 1906 году.

Приход к власти Гитлера, чему в немалой степени способствовал тогдашний хозяин концерна Альфред Крупп, дал возможность автомобильному отделению получить крупный заказ на автомобили-тягачи с колесной формулой 6 × 4 для буксировки легких артиллерийских систем массой до 1 т, которые стали известными под неформальным названием «Крупп-Протце» (Krupp-Protze) – артиллерийский передок «Круппа».

Создание и производство

Изготовление первой партии новых тягачей, получивших обозначение L2H43, началось в 1934 году. Первые прототипы не имели характерного скошенного капота, так как на них должны были устанавливаться дизельные агрегаты. Но с ними не заладилось, и были установлены оппозитные четырехцилиндровые двигатели объемом 3308 см^3 и мощностью 55 л. с. Так как такой мотор не требовал водяного охлаждения и, соответственно, не имел радиатора, то автомобиль получил неповторимую и узнаваемую форму – короткий

Грузовик «Крупп-Протце» L2H143. Современная фотография.

Солдаты вермахта на автомашине «Хорьх 901» (на первом плане) и полуторных грузовиках «Крупп-Протце» L2H143 образца 1937 года (на втором плане). 1939 год.

капот, компактную решетку радиатора, открытую кабину и 4-х местный кузов. После чего за ним прочно закрепилось прозвище «Шнауцер» (Schnauzer) – «носатый».

Практически сразу после испытаний автомобиль был принят на вооружение. В серию тягач пошел в 1934 году и выпускался вплоть до 1942 года. Всего было изготовлено около 7 тыс. автомобилей.

В 1937 году на базе автомобиля L2H43 фирма «Крупп» разработала модернизированный многоцелевой автомобиль-тягач L2H143 с 60-сильным мотором, который, как и его предшественник, предназначался для буксировки противотанковых пушек, легких пехотных орудий и 20-мм зенитных автоматических пушек. Следует отметить, что большинство тягачей «Крупп-Протце» было выпущено именно в варианте L2H143.

Грузовик «Крупп-Протце» L2H143. Современная фотография.

Оригинальная конструкция

Первой главной конструктивной особенностью обоих вариантов являлся горизонтально-оппозитный 4-цилиндровый бензиновый двигатель «Крупп M304» рабочим объемом 3,3 л. Благодаря такому расположению цилиндров двигатель был весьма компактным, что позволило существенно уменьшить размеры капота. Он имел воздушное охлаждение с вентилятором, укрепленным непосредственно на оси коленчатого вала мотора, что позволяло использовать машины практически в любых климатических зонах. Достаточно сказать, что зимой 1941 года в подмосковных сражениях этот двигатель смог выдержать русские морозы. Небольшой перегрев на жаре был его единственным недостатком, однако эта проблема больше коснулась машин, находившихся в немецком Африканском корпусе.

Вторым оригинальным элементом была независимая подвеска, смонтированная на узкой продольной лонжеронной раме хребтового типа, к которой

Грузовик «Крупп-Протце» L2H143. Современная фотография.

жестко крепились главные червячные передачи с самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами.

Каждое ведущее колесо устанавливалось на поперечных трубчатых рычагах, крепившихся к продольному штампованному балансиру, качавшемуся вокруг поперечной оси. Роль упругих элементов выполняли горизонтальные винтовые пружины, располагавшиеся между каждой парой балансиров. Столь сложная система оказалась довольно компактной и обеспечивала хорошую приспособляемость колес к профилю пути, позволив отказаться от сложного привода передних колес. Основным отличием моделей L2H43 и L2H143 друг от друга была разная мощность двигателя, а внешне их можно было определить по расстоянию между передним и средним мостами (2470 и 2445 мм) и по базе задних колес (860 и 910 мм соответственно).

Оба варианта оснащались обычной четырехступенчатой коробкой передач с двухступенчатым редуктором-демультипликатором, гидроприводом тормозов, классической передней рессорной подвеской, односкатными 17-дюймовыми колесами, 110-литровым топливным баком и двумя свободно вращавшимися «запасками» с короткими верхними защитными крыльями, расположенными с обеих сторон шасси. Несмотря на небольшой дорожный просвет (всего 225 мм), автомобили с полезной нагрузкой 1150 кг имели вполне приемлемую проходимость, а их максимальная скорость по ровной дороге достигала 70 км/ч.

Автомобиль имел открытую двухместную кабину и закрытый тентом кузов, представлявший собой деревянную бортовую платформу со стальными стягивающими полосами. Если машина служила буксировщиком орудий, то в кузове вдоль бортов размещались ящики для укладки боеприпасов, запчастей, инструмента и прочего имущества. Они же служили скамейками для расчета: солдаты сидели по бортам лицом друг к другу. Если же автомобиль предназначался для перевозки личного состава, то скамейки располагались поперек кузова так, что солдаты на передней сидели лицом по ходу движения, а на задней – лицом назад. В армейских мастерских к этим машинам изготовляли деревометаллические кузова, обшитые вагонкой.

Грузовик «Крупп-Протце» L2H143. 1944 год.

На заднем плане Kfz. 69 «Крупп-Протце». 1940-е годы.

Назначение машины

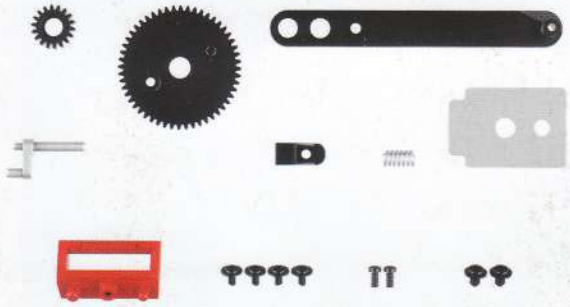
В начале Второй мировой войны грузовиками L2H143 были укомплектованы многие роты 37-мм противотанковых пушек пехотных полков вермахта. В разведывательных батальонах и моторизованных полках они использовались для перевозки пехоты. Эти грузовики применялись и для буксировки 75-мм пехотных орудий, тяжелых 120-мм минометов, 50-мм противотанковых пушек Pak 38 и 75-мм пушек Pak 40, 20-мм зенитных пушек, тяжелых фугасных огнеметов Flammenwerfer 43 и шестиствольных реактивных минометов Nebelwerfer калибра 150 и 210 мм.

Грузовики «Крупп-Протце» на военном параде РККА 1 мая 1941 года в Риге.

В НОМЕРЕ 108

- МОНТАЖ ПРАВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- НЕУБИВАЕМЫЙ УАЗ-469

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- МАЛАЯ ШЕСТЕРЕНКА
- БОЛЬШАЯ ШЕСТЕРЕНКА
- РЫЧАГ СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- ЗАМОЧНАЯ ЗАЩЕЛКА
- НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЗАЖИМ
- ПРУЖИНА
- ЛИСТОВАЯ ПРУЖИНА
- ДВЕРНАЯ ПЕТЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!